

COMPTE RENDU

REUNION THEMATIQUE :

LES SCENARIOS VOYAGEURS OU MIXTE

JEUDI 16 AVRIL 2026 / 18H - 20H30

PORTEL-DES-CORBIERES

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h30

Nombre de personnes présentes : 51

Nombre d'interventions du public en plénière : 11

Durée des temps d'échanges : 20 minutes en plénière
puis 1h10 en sous-groupes.

1 INTRODUCTION

(Horodatage : lancement de la réunion à 18h05)

Animation - Estelle Brasseur

Bonsoir à toutes et tous, et bienvenue à cette réunion de concertation sur la phase 2 Béziers-Perpignan du projet LNMP, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Merci d'être présents et de prendre le temps de venir participer à nos échanges. Je suis Estelle Brasseur et je vais vous accompagner tout au long de notre rencontre.

Pourquoi sommes-nous réunis ici ce soir à Portel-des-Corbières ? Une réunion publique, pourquoi faire ? Pour échanger avec vous sur le projet, et particulièrement ce soir, ici, sur la thématique de la mixité : la possibilité de faire circuler sur la ligne nouvelle des trains de marchandises, et pas uniquement des trains de voyageurs.

Cette réunion est organisée dans le cadre d'une concertation publique qui a démarré la semaine dernière, le 9 avril, et qui se déroule jusqu'au 19 juin. C'est une concertation préalable réglementaire, organisée par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, sous l'égide de la CNDP (Commission nationale du débat public), qui a nommé trois garants chargés de veiller à la qualité et à la transparence des échanges.

Tout au long de cette concertation, nous allons débattre du projet, de son opportunité, de ses caractéristiques techniques et de ses fonctionnalités, ainsi que de ses enjeux environnementaux et agricoles. L'objectif de cette concertation est de vous informer et de vous donner des éléments de compréhension sur le projet. Mais l'objectif est surtout de vous écouter, de répondre à vos questions et de récolter vos contributions, vous qui connaissez et vivez votre territoire au quotidien, afin de bénéficier de votre expertise d'usage.

Un large dispositif de concertation est proposé : nous vous le détaillerons dans un instant. Un bilan officiel sera réalisé, puis rendu public. C'est pourquoi cette réunion, ce soir, est enregistrée. Il y aura un compte-rendu exhaustif, qui sera lui aussi rendu public. Nous réalisons également une vidéo de synthèse de cette concertation, d'où la présence de la caméra. Si certain-es d'entre vous ne souhaitent pas être filmé-es, merci de vous signaler à l'équipe de tournage. Nous allons passer environ 2h30 ensemble ce soir, avec trois temps forts, après les deux mots d'accueil (la commune de Portel-des-Corbières, puis la CNDP).

Premier temps fort : la présentation du projet, et tout particulièrement de ses enjeux de mixité et des scénarios proposés à la concertation. Cette présentation sera suivie d'un temps d'échange avec vous : vous aurez la parole.

Ensuite, nous travaillerons de manière plus approfondie sur ces scénarios de mixité en sous-groupe. C'est pour cela que vous voyez trois îlots dans la salle : vous pourrez nous indiquer les points forts et les points faibles des différents scénarios, et nous pourrions travailler avec des grilles et des cartes. Nous commençons ce travail de co-construction qu'est la concertation. Ne vous inquiétez pas : je vous réexpliquerai, le moment venu, comment nous travaillerons ensemble en groupe.

Troisième et dernier temps fort : un moment de restitution collective. Nous nous retrouverons de nouveau en plénière. Nous échangerons sur ce qui s'est dit dans les groupes, puis nous aurons un dernier moment d'échange tous ensemble.

Vous savez à peu près tout sur le déroulé de cette réunion. Il est temps maintenant de donner la parole à M. Philippe Ayrault, premier adjoint au maire de Portel-des-Corbières. Merci de nous accueillir ici ce soir.

1er adjoint au maire - Philippe Ayrault (Portel-des-Corbières)

Merci à vous. Je tiens en premier lieu à souhaiter la bienvenue à toutes et à tous dans cette salle Tamaroque, et je vous souhaite la bienvenue au nom de Bruno Texier, le maire de Portel-des-Corbières, qui n'a pas pu assister à cette réunion d'échange autour du projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. C'est donc en tant que maire adjoint que j'ai le plaisir de vous accueillir à Portel.

Depuis le débat public organisé en 2009, différentes étapes ont été franchies, jusqu'à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 en 2023. La concertation préalable de la phase 2 débute, et nous sommes ravis d'y participer.

Le ferroviaire est un moyen incontournable de transporter des personnes et des biens. Il structure les territoires et accélère le développement économique. Il joue un rôle social majeur en donnant accès à des moyens de transport accessibles au plus grand nombre. Dans un

contexte de réchauffement climatique global, le ferroviaire est aussi un mode de déplacement collectif, non polluant, moins polluant. Il apparaît, à ce titre, comme l'une des solutions majeures pour réduire les émissions de CO2 et ainsi se conformer aux engagements des Accords de Paris.

La thématique aujourd'hui abordée, celle du scénario mixte fret-voyageurs ou uniquement voyageurs, est essentielle pour un couloir de circulation traversé par environ 20 000 poids lourds par jour.

Cette future ligne est donc un enjeu majeur pour notre territoire. Mais nous souhaitons également attirer votre attention, ainsi que celle de tous les acteurs engagés dans ce projet : Nos Corbières sont un environnement fragile et sensible. Nous en avons malheureusement été témoins ces derniers mois. Nous devons donc nous préparer à la mise en œuvre à l'avenir, tout en préservant notre patrimoine naturel. Je vous souhaite à tous une bonne réunion et de bons échanges.

Animatrice - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Monsieur Ayrault, pour ce mot d'accueil, et d'avoir resitué les enjeux de décarbonation du projet, ainsi que les enjeux de mixité que nous allons traiter ensemble ce soir. Cette concertation est organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a nommé trois garants. Je vous remercie d'accueillir l'un de ces trois garants, ici ce soir, qui va resituer le contexte, le cadre réglementaire de cette concertation : Philippe Quévremont. Merci.

Garant CNDP - Philippe Quévremont

Bonsoir à tous. Je suis l'un des trois garants. Les deux autres collègues vous prient de les excuser. Qu'est-ce que cela veut dire, « garants » ? Cela veut dire que nous sommes nommés par une autorité administrative indépendante : la Commission nationale du débat public. Nous ne faisons pas partie des équipes de la SNCF, ni des autorités locales.

Notre rôle est, en principe, assez simple : nous devons veiller sur les droits du public, sur vos droits, et sur vos droits à l'information et à la participation. Je ne sais pas si vous pouvez lire, mais ce qui est reproduit à l'écran, c'est une phrase de la Charte de l'environnement, qui a une valeur constitutionnelle : « *Toute personne a le droit, dans les conditions définies par la loi, d'être informée et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant un impact sur l'environnement.* » Nous sommes dans ce cadre légal. Nous sommes dans une réunion officielle sur ce point.

Il faut rappeler quel est le champ de la concertation : c'est une concertation préalable. Les modalités de la concertation ont été définies par la Commission nationale du débat public, dont même les garants ne font pas partie.

La concertation préalable discute forcément d'une série de sujets : en tête, l'opportunité du projet, ses objectifs, puis les enjeux socio-économiques, les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Nous devons aussi regarder les solutions alternatives, et comment la concertation continuera après la phase actuelle, qui se termine au mois de juin, si le projet est confirmé. Quand on discute de l'opportunité, cela veut dire qu'à ce stade, le projet n'est pas formellement décidé.

Je voulais attirer votre attention sur ce point. Il y a beaucoup de sujets. Comme il faut discuter de tous les sujets, des réunions thématiques ont été mises en place. Aujourd'hui, le thème est la mixité du trafic. Pour autant, vous continuez d'avoir le droit, même dans cette réunion thématique, de poser des questions ou de prendre position sur d'autres sujets. Si cela déborde trop le temps de la réunion, nous verrons comment continuer après. Ce qui est important, c'est de ne pas vous croire limités dans vos questions.

Dans l'organisation de la réunion, nous accordons beaucoup d'importance à ce qu'au moins la moitié du temps soit consacrée à des échanges entre le maître d'ouvrage et le public. Cela peut être dans le domaine de l'information, mais dans ce cas-là, c'est vous qui allez chercher l'information que vous souhaitez avoir : ce n'est pas seulement une information descendante.

À la fin de la concertation, après le 19 juin, ce sont les garants qui déterminent le bilan de la concertation, qui est publié. Ensuite, le maître d'ouvrage indique quels enseignements sont tirés de la concertation. Dernier point : les garants interviennent peu en réunion. S'ils n'interviennent pas du tout, c'est que tout va bien. Nous verrons bien en cours de réunion. Sinon, je reprendrai la parole à la fin.

2 PRESENTATION DU PROJET

Animatrice - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Philippe Quévremont, d'avoir resitué ce contexte réglementaire de la concertation. Comme vous l'avez dit, c'est une réunion d'échanges. Comme tout échange, il y a des règles. Les règles d'or de la participation :

On s'écoute. Lors des moments d'échanges, en plénière notamment, si vous souhaitez prendre la parole, vous levez la main, on vous apportera un micro, et je prendrai les questions dans l'ordre d'apparition des bras levés.

On se respecte. On adopte une attitude et des mots respectueux les uns des autres, même si l'on n'est pas d'accord. Je rappelle que l'objet d'une concertation n'est pas de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacun de s'exprimer.

On partage la parole. Vous êtes nombreux. L'objectif est peut-être de limiter chaque prise de parole à deux ou trois minutes, pour que nous puissions récolter un maximum d'avis et de prises de position différentes.

Nous allons démarrer notre premier temps fort avec la présentation du projet, des enjeux de mixité et des trois scénarios proposés à la concertation. Mais nous allons d'abord vous présenter une vidéo de synthèse qui résume l'ensemble du projet et l'ensemble du dispositif de concertation.

Diffusion de la vidéo de présentation du projet

Animation - Estelle Brasseur

Pour approfondir maintenant certains points, et plus particulièrement les scénarios de mixité qui sont l'objet de cette réunion thématique, nous vous remercions d'accueillir Stéphane Lubrano, directeur de projet LNMP chez SNCF Réseau. On va commencer par le commencement : pourquoi cette concertation sur la phase 2 ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Bonjour à toutes et à tous. Merci d'avoir fait le déplacement et de vous être mobilisés aujourd'hui pour nous aider à construire le projet. Pourquoi nous re-concertons, alors qu'on a déjà un projet de référence ? Tout simplement parce que le territoire a changé, et parce que des lois sont venues modifier les réglementations, notamment sur la décarbonisation des transports : la stratégie nationale bas carbone, et d'autres lois.

Nous sommes aussi dans un cadre où des problématiques qui n'étaient pas prises en compte lors de la première concertation doivent aujourd'hui être intégrées, notamment la vulnérabilité au changement climatique de la ligne actuelle. Ce n'étaient pas des sujets prégnants à l'époque, mais aujourd'hui, nous devons les intégrer. Toutes ces modifications nous ont conduits, à la demande des partenaires et du territoire, à re-questionner le projet.

Comme M. Quévremont l'a dit tout à l'heure : on re-questionne le projet. On est dans un processus de concertation préalable. La première question à poser, outre les suivantes, est : est-ce qu'on doit faire le projet, ou pas ? Cette question, vous pouvez aussi vous la poser et nous la poser. Elle sera débattue.

Ce soir, dans les trois questions posées dans la concertation, celle qui vous concernera le plus est : quelle vocation donner à cette ligne ? Est-ce qu'on reste sur un projet voyageurs tel qu'il était acté, ou est-ce qu'on passe sur de la mixité et qu'on donne la possibilité à cette nouvelle ligne de transporter aussi des marchandises ? La dernière question est celle des gares nouvelles, donc la desserte : combien de gares nouvelles, et où place-t-on ces gares nouvelles ?

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a bien en tête le pourquoi de la concertation, on va apporter des éléments de réponse aux trois questions. On va commencer : pourquoi ce projet, et son opportunité ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Une première chose : le changement climatique, et l'impact des aléas sur la ligne existante. Aujourd'hui, il n'est plus la peine de le démontrer : on le voit, que ce soit par le risque d'inondation ou le risque d'incendie. La ligne existante est vulnérable au changement climatique.

Nous avons des échéances différentes : aux alentours de 2050, des travaux d'amélioration pour la rendre plus résiliente ; mais au-delà, potentiellement, des travaux plus lourds pour maintenir cette ligne, qui est indispensable et restera indispensable à la desserte du quotidien du

territoire. La ligne nouvelle viendra donc en complément de la ligne classique pour pallier la vulnérabilité de la ligne classique.

Nous sommes sur un projet de doublet de lignes. Ce doublet de ligne est important. La ligne nouvelle ne remplacera pas la ligne classique : elle la complètera. Elle complètera ce doublet pour le rendre plus fiable et plus robuste, car la ligne nouvelle sera conçue résiliente aux changements climatiques. Cela permettra de donner de la fiabilité et de la régularité au doublet de lignes. Cela permettra aussi de donner une capacité supplémentaire : plus de trains sur ces deux lignes, mais aussi cela permettra également de mieux réagir et de garantir la circulation et la continuité du service en cas de situation perturbée. Si la ligne classique est interrompue, des trains pourront être reportés sur la ligne nouvelle.

Nous aurons aussi des travaux importants à faire sur la ligne classique, indispensables pour la rendre résiliente. Le fait d'avoir une autre ligne permettra de détourner des trains, à un moment donné, pour avoir plus de temps pour faire les travaux et améliorer la ligne classique.

Animation - Estelle Brasseur

On a en tête le pourquoi de la ligne. Passons au comment, avec cette deuxième question: faut-il une ligne uniquement voyageurs, ou une ligne mixte voyageurs et marchandises ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

On propose trois scénarios : le projet de référence (voyageurs), acté par décision ministérielle, et deux projets qui permettent techniquement la mixité de la ligne.

Le premier comprend un grand tunnel sous les Corbières : un tracé à peu près équivalent au tracé voyageurs, mais avec des pentes réduites, donc un profil abaissé. Pour la traversée des Corbières, on serait en tunnel sur une douzaine de kilomètres.

La seconde solution contourne un peu les Corbières dans les contreforts, en passant à proximité des étangs. On a une succession de tunnels et d'ouvrages d'art, mais un tunnel moins long que sur la première solution. On voit que la différence se fait principalement au niveau des Corbières. Pourquoi ? Parce que les trains de fret sont plus lourds que les trains de voyageurs. Il faut qu'ils puissent tracter les marchandises, démarrer et grimper les pentes. Ils ont aussi des contraintes de freinage : dans les descentes, ils doivent pouvoir s'arrêter, avec des préconisations strictes.

On a donc des pentes plus faibles. Ces pentes plus faibles nécessitent souvent de réduire le profil de la ligne et de l'abaisser. Quand on rencontre des reliefs, cela implique des ouvrages d'art (viaducs) ou des tunnels. Cela explique la différence entre le tracé voyageurs et le tracé mixte. Cela explique aussi que, quand on traverse les basses plaines de l'Aude, entre Nissan et Coursan, où le territoire est plat, le tracé mixte ne bougera pas, ou sera très proche du tracé voyageurs.

L'incidence de la mixité sur le trafic de marchandises : on a une capacité supplémentaire. On pourra proposer des sillons supplémentaires aux entreprises ferroviaires. On aura aussi une qualité de service importante. Les chargeurs sont sensibles à la fiabilité : au-delà du coût, leur première exigence est d'avoir un service fiable et de qualité. Avoir une ligne nouvelle, et la

possibilité d'y faire circuler du fret 24h/24, permet, si on maintient du fret sur la ligne classique, de le faire circuler sur la ligne nouvelle et inversement.

La ligne mixte répond aussi à des volontés européennes et françaises. L'État français a un plan de développement du fret qui vise à le multiplier par deux.

La fiabilité est un enjeu essentiel pour les chargeurs fret. Le fait d'avoir deux lignes et la possibilité de reporter les trafics de l'une sur l'autre en cas d'aléa permet de garantir l'accès et le transport de la marchandise en temps et en heure aux chargeurs fret qui sont souvent en flux tendus.

Animation - Estelle Brasseur

Nous sommes sur les enjeux environnementaux spécifiques à la ligne mixte.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Vous avez vu que les tracés bougent peu avant les Corbières et beaucoup dans les Corbières. Donc les enjeux de la mixité, hors passage des Corbières, on le voit sur la carte : ce qui est en vert, ce sont des segments sur lesquels le tracé va très peu évoluer par rapport au tracé voyageurs, parce que le relief est très faible et qu'aujourd'hui, on peut avoir le même tracé.

Les parties en violet sont celles où le relief est un peu plus marqué, mais pas encore comme dans le massif des Corbières. Là, on devra adapter l'infrastructure. On ne sera peut-être pas obligés de sortir des emplacements réservés, ni de trop s'éloigner du tracé voyageurs, mais on devra peut-être ajouter des ouvrages, avoir des remblais un peu plus hauts ou des déblais plus importants, afin de diminuer les pentes.

En dehors des Corbières, les modifications sont assez faibles. Dans les Corbières, les enjeux sont plus importants. On sait déjà que c'est une zone fragile, comme d'autres d'ailleurs, fragile et particulièrement riche en biodiversité. La variante en tunnel préserve évidemment les paysages au-dessus, puisqu'on n'impacte pas le milieu naturel. Cela maintient les espaces naturels et la biodiversité au-dessus des tunnels. Cela limite l'emprise au sol et l'emprise foncière. Cela diminue les nuisances en surface (sonores et vibratoires). Cela facilite l'insertion environnementale, notamment dans les secteurs à fort enjeu, car la ligne disparaît et il n'y a plus de covisibilité.

Il y a aussi des enjeux de pollution accidentelle. Il n'y a pas de pollution chronique sur la partie ferroviaire, contrairement au routier, parce qu'on ne dégage pas de particules. Sur la pollution accidentelle, le risque est très rare. Il faudrait qu'un train déraile aujourd'hui en pleine ligne. Enfin, je n'ai pas en mémoire de déraillement en pleine ligne, mais la loi nous impose tout de même de mettre en place des mesures de précaution afin de pouvoir récupérer toute pollution accidentelle dans des bassins étanches. On a donc une protection contre la pollution, importante et prise dès le départ dans la construction de cette ligne nouvelle.

Les variantes mixtes que nous proposons s'éloignent des zones naturelles autant que possible. La ligne classique passe au milieu des étangs avec des risques potentiels. Les tracés proposés en mixité s'éloignent de ces zones sensibles autant que possible.

Sur le bruit, une ligne mixte peut générer plus de bruit qu'une ligne uniquement voyageurs, car les trains de fret sont plus lourds. Mais une ligne nouvelle mixte est conçue avec davantage de protections acoustiques : la loi l'exige. Sur la ligne classique, les protections acoustiques n'existent pas.

La ligne mixte, telle qu'on la tracera, évitera les centres et les grandes agglomérations : cela diminuera le bruit au passage. En outre, enlever des trains de fret de la ligne classique diminuera les nuisances sur la ligne classique.

Enfin, la ligne nouvelle en tunnel a un avantage en termes d'impact sur la biodiversité et sur le paysage. En revanche, une ligne mixte aura un impact carbone potentiellement plus important qu'une ligne voyageurs, car elle impose plus d'ouvrages (viaducs ou tunnels). Ces ouvrages utilisent du béton, ce qui impacte le bilan carbone.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, en synthèse sur cette partie « mixité » : un aperçu de la méthode d'analyse et de comparaison des scénarios, ainsi que des premiers résultats. Nous les retravaillerons ensuite en groupe.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

La manière dont nous allons présenter l'ensemble des scénarios, ceux de la mixité ce soir comme ceux des gares nouvelles et donc de la desserte, c'est que chaque scénario - ici le projet de référence voyageurs - est analysé au regard d'un certain nombre de critères. Ces critères ont été travaillés par les bureaux d'études, puis enrichis avec le dialogue territorial que l'on a mis en place l'année dernière à Narbonne, avec trois ou quatre ateliers, qui ont permis de travailler sur ces critères, d'en ajouter, mais aussi de les pondérer, c'est-à-dire de voir comment le territoire s'était approprié ces critères et lesquels étaient les plus importants pour eux.

Pour chaque scénario, on analyse des critères comme la résilience, le report modal, l'environnement (impact sur les milieux naturels et la biodiversité), et les nuisances sonores. Donc, pour chaque scénario, on analyse l'ensemble de ces critères, ce qui permet de les étudier et de les comparer entre eux. Et, dans la synthèse que nous avons aujourd'hui des différents scénarios proposés (projet de référence, variante mixte tunnel sous les Corbières, variante mixte Corbières littoral), on s'aperçoit que, pour un grand nombre de critères, en tout cas les premiers, la qualité de service, le report modal, la croissance de l'offre aux voyageurs (TER et TGV), mais aussi au fret : les scénarios mixtes sont meilleurs que le scénario voyageurs. Donc, même pour la partie « scénario voyageurs », on a, en matière de développement de services, un avantage à avoir une ligne mixte. On s'aperçoit que, pour un grand nombre de critères (qualité de service, report modal, croissance de l'offre aux voyageurs et au fret), les scénarios mixtes sont meilleurs que le scénario voyageurs.

En revanche, en ce qui concerne les incidences générales sur les paysages, une ligne mixte est un peu moins intéressante, ou en tout cas plus impactante, qu'une ligne voyageurs, car elle impose davantage de contraintes d'insertion dans le territoire. Les incidences spécifiques sur les paysages, les milieux naturels et agricoles, ainsi que sur le massif des Corbières, varient selon les options. Autrement dit, entre le scénario voyageurs et les deux scénarios mixtes, la

variante la plus favorable, parmi les trois, est celle du tunnel sous les Corbières, car c'est celle qui a le moindre impact, puisqu'elle passe sur 12 km sous les Corbières.

Il y a aussi, bien entendu, un critère de coût. On sait que la mixité a un coût. Vous voyez les fourchettes indiquées. Nous avons un coût aujourd'hui. Nous nous sommes placés dans les conditions économiques de 2025. Autrement dit, si vous avez en tête les 4 milliards d'euros figurant dans tous les dossiers, ce sont des conditions économiques de 2020. Pour que cela parle un peu plus à tout le monde, nous avons donc revalorisé ces montants, afin de raisonner en euros plus courants, ou en tout cas avec des montants plus parlants. Nous sommes donc à peu près à 5 milliards d'euros sur la variante voyageurs. Entre 6,6 et 7 sur la variante tunnel sous les Corbières, qui est la plus coûteuse. Et entre 6,3 et 6,7 pour la variante Corbières littorale.

Animatrice - Estelle Brasseur

Aujourd'hui, nous avons mis l'accent sur les scénarios de mixité, puisque c'est le thème de notre réunion. Mais je vous rappelle qu'il y a 13 réunions organisées tout au long de la concertation, sur des thématiques particulières : enjeux environnementaux, enjeux agricoles, scénarios de gares nouvelles.

Vous trouverez le calendrier, l'agenda de ces réunions dans le document que vous avez pu prendre en arrivant, au dos. Il y a aussi un QR code qui vous permet de vous connecter à la plateforme participative du projet. Le film vous présentait les différents dispositifs et les différentes modalités de ce dispositif de concertation. N'hésitez donc pas à aller sur la plateforme et à participer aux autres réunions, sur les thématiques qui vous intéressent.

Maintenant, vous avez la parole. Nous avons un premier temps d'échange en plénière pour que vous puissiez poser vos questions, vous exprimer, apporter votre contribution. Ensuite, nous passerons en sous-groupe.

Intervention du Public - Habitant de Perpignan

Bonsoir. Je suis ancien constructeur de lignes à grande vitesse sur la ligne Perpignan-Figueras, en concession. J'étais responsable du côté français. J'étais responsable de la conception et de la réalisation de la ligne Le Mans-Rennes, qui s'est faite plus récemment. À propos du report modal : une remarque préliminaire. La mixité existe au-delà de Montpellier, y compris sur les tronçons réalisés les plus récemment. La mixité existe sur la jonction à grande vitesse entre la France et l'Espagne. Il paraît logique de se dire qu'il y a un petit chaînon manquant. Il est logique de faire les efforts pour le réaliser.

Néanmoins, j'ai tendance à croire que souhaiter le report modal est une chose, le réaliser en est une autre. La circulation, aujourd'hui, sur l'autoroute A9 n'existe pas uniquement parce qu'il n'y a pas de liaison fret suffisante entre Perpignan et Montpellier, j'en suis persuadé. Il faudra des mesures d'accompagnement. Il faudra que les autorités agissent en parallèle, car construire une ligne mixte ne suffira pas. C'est mon opinion.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Je pense que nous sommes d'accord. Notre rôle, c'est de construire une infrastructure qui permette ce développement et qui ne s'y oppose pas. Nous devons offrir, par l'infrastructure et le choix que vous allez faire, la meilleure infrastructure possible. Après, il faut peut-être une politique publique plus active. Il faut peut-être inciter des chargeurs.

Il y a aussi le développement du trafic fret au départ des ports espagnols. En Espagne, le domaine économique se mobilise pour interconnecter les ports (Barcelone, Tarragone, Valence, Murcie) au réseau international, ce qui n'est pas encore le cas pour tous ces ports. Il y a une volonté forte de report modal vers le rail, et de faire circuler des trains de fret jusqu'en France, puis vers l'Europe du Nord.

Animation - Estelle Brasseur

Nous avons parlé de ce sujet hier soir, lors de la réunion sur les enjeux économiques, avec des représentants espagnols et des représentants des transporteurs, logisticiens et opérateurs fret. J'ai vu un bras se lever ici. Monsieur ?

Intervention du Public - Habitant de Treilles

Bonjour. Je rebondis sur le commentaire de monsieur. Vous avez parlé du bilan carbone de la ligne mixte, du fait des ouvrages d'art. Est-ce qu'on a calculé le bilan carbone favorable du fait du report modal ? Et à partir de combien de camions mis sur le train, en combien de temps, le bilan s'inverse ou s'annule ?

SNCF Réseau - Stéphane Lubrano

Oui, on le fait. Les calculs définitifs devront être faits une fois qu'on aura choisi la solution, parce qu'entre un tunnel sous les Corbières et la solution Corbières-Littoral, on n'aura pas forcément les mêmes résultats : on n'aura pas le même linéaire d'ouvrages, pas le même coût, pas les mêmes tonnes de béton. Mais bien entendu — et c'est une obligation — dans le dossier support à l'enquête publique, on doit calculer le bilan carbone et on doit calculer l'équilibre dans le temps entre le coût carbone du chantier et les économies de carbone réalisées ensuite grâce à l'utilisation du train, donc au report du trafic routier vers le rail.

Et on regarde si on est sur un bilan équilibré, ou à partir de quand on devient positif : autrement dit, à partir de quelle année les économies annuelles compensent le coût carbone du chantier et le projet a une valeur ajoutée positive sur ce sujet-là. Donc oui, on le fait.

Intervention du Public - Conseillère départementale

Bonsoir. Nous faisons partie des collectivités qui ont demandé la possibilité d'avoir la mixité de la ligne entre Béziers et Perpignan. C'est une bonne chose qu'aujourd'hui, on soit en concertation pour réfléchir au meilleur scénarii. J'ai deux questions.

D'abord : s'il y avait moins de trafic sur la ligne littorale actuelle, est-ce que cela permettrait de préserver cette ligne ? Est-ce qu'il y a des calculs bénéfiques, sachant que c'est une ligne qui coûte extrêmement cher, car elle est soumise aux aléas climatiques ? Est-ce que le fait d'avoir

moins de transports de personnes et de marchandises permettrait à cette ligne de perdurer encore quelque temps, jusqu'à la submersion marine ?

Deuxième question : si le scénario de mixité était validé, et que la ligne passe sous les Corbières, est-ce qu'elle nécessiterait la création de gares nouvelles fret, uniquement destinées au fret, puisqu'on a les gares anciennes dans les centres-villes ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

L'objectif est de libérer de la capacité sur la ligne existante, en mettant sur la ligne nouvelle les TGV (trains à grande vitesse) et du fret, pour libérer de la capacité pour les trains du quotidien, mais aussi pour le fret de proximité.

Il y a du fret au départ de Port-la-Nouvelle, de Perpignan–Saint-Charles ou du Boulou qui, potentiellement, ne prendrait pas la ligne nouvelle. Il faut garder de la capacité pour ce fret de proximité et pour les trains du quotidien.

L'intérêt d'avoir une ligne nouvelle mixte est aussi de pouvoir, en programmation, y reporter un certain nombre de trains pour pouvoir faire des travaux sur la ligne existante et la rendre résiliente. Plus on aura des « blancs travaux » (des plages travaux où il n'y a pas de trains qui circulent) importants, plus on pourra massifier les travaux. La maintenance coûtera moins cher que si l'on doit morceler les interventions, avec des plages très petites et des retours multiples. Le temps d'installation et de retrait du chantier est alors plus coûteux que si l'on a un blanc plus grand. La ligne nouvelle, et encore plus si elle est mixte, rend cela possible. On sait que les trains de fret circulent tard le soir ou tôt le matin, et que la maintenance se fait la nuit. Si l'on bascule ces trains sur la ligne nouvelle mixte, on aura des plages travaux plus importantes : donc un coût de maintenance plus faible.

Sur les « gares fret » : non, il n'y a pas de gares fret. Cela dépend de ce que l'on entend par « gare fret ». Aujourd'hui, un faisceau fret est prévu sur l'un des raccordements. Il faudra ré-interroger l'utilité de ce raccordement : il pourrait ne pas être nécessaire si la phase 2 est entièrement mixte, puisqu'il avait été envisagé dans le cadre du contournement de Perpignan, afin de se raccorder à la ligne nouvelle. Ce faisceau fret permet des échanges de conducteurs : sur le fret, la réglementation impose notamment que les conducteurs parlent la langue du pays. Il peut donc y avoir des relèves de mécaniciens. Des échanges de locomotives peuvent également être nécessaires, la ligne nouvelle étant alimentée en 25 000 volts, tandis que la ligne classique l'est en 1 500 volts.

Ce dispositif reste utile. Si, demain, l'ensemble de la ligne est mixte, il y aura peut-être moins de relèves et d'arrêts, mais un faisceau pourrait néanmoins rester nécessaire. Il faudra donc étudier ce faisceau et envisager son repositionnement sur le territoire. Par exemple : en plaine du Roussillon, plus proche du LFP (ligne de Perpignan à Figueras) ; et, le cas échéant, en discussion avec l'Espagne pour en localiser une partie côté espagnol. Pour que le fret fonctionne correctement, il faudra déterminer si ce faisceau est nécessaire, le dimensionner et décider de son implantation. Il ne s'agit pas d'une « gare fret », mais d'un espace tampon, qui permet également de réguler la circulation sur la ligne.

Intervention du Public - Habitante de Treilles

Merci pour votre présentation. Je suis une habitante de la commune de Treilles. J'ai été dans la municipalité pendant longtemps. Nous avons toujours demandé à ce que cette ligne soit en tunnel au passage du bassin versant des Corbières, c'est-à-dire entre Roquefort-des-Corbières et Salses-le-Château.

Nous avons bâti toute notre description du village et de son environnement : le balcon de Treilles, le balcon de la Méditerranée, etc. Je soutiens la ligne mixte, mais en tunnel. S'il y a une ligne qui traverse ce bassin versant entre Treilles et Caves, nous perdons largement un attrait touristique et de développement dans notre commune. Nous réclamons à grands cris que ce passage entre Roquefort et Salses soit en tunnel.

Intervention du Public - PNR de la Narbonnaise

On accompagne ce projet depuis le début. Je me souviens même d'avoir participé à la rédaction d'un cahier d'acteurs en 2009. Déjà en 2009, le parc insistait sur la nécessité de la mixité de la ligne, pour des raisons de bilan carbone, mais aussi de pollution de l'air.

Le trafic de camions sur l'autoroute A9, c'est 30 000 poids lourds par jour, dans les deux sens. Les mesures de l'ATMO, l'organisme qui mesure la qualité de l'air, montrent que dans le secteur de Narbonne, on a des valeurs qui ne sont pas très bonnes, à cause du trafic autoroutier. L'intérêt de la mixité, c'est de pouvoir soulager nos autoroutes et routes départementales de trafic de camions.

Ma question : est-ce que, dans les calculs faits pour éclairer la décision, on tient compte des externalités positives, notamment en termes de qualité de l'air lors du fonctionnement de la ligne ? Cela vaut aussi pour le bilan carbone, donc pour la phase chantier et la phase fonctionnement.

Deuxième question : avoir une ligne non mixte, avec tout en déblais-remblais, va créer une vraie cicatrice dans le paysage, avec des communes particulièrement impactées (Roquefort, et d'autres). Ce sont des communes qui vivent sur deux piliers économiques : viticulture et tourisme. La « carte postale » d'un parc naturel régional comme celui de la Narbonnaise, ce sont ces paysages. L'externalité par rapport aux activités économiques est importante.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Sur les externalités (pollution, accidentologie sur l'autoroute, etc.) : oui, ces données sont prises en compte dans les calculs de ce qu'on appelle "la valeur ajoutée nette" d'un projet. On peut chiffrer, notamment, sur le report modal : le nombre de camions qui disparaîtraient des routes, les gains en pollution, en accidentologie, et en minutes perdues dans les embouteillages.

Tout cela est calculé et porté au bilan du projet. C'est détaillé dans le dossier support à enquête publique. Vous pouvez regarder sur la phase 1, sur notre site : toutes ces externalités sont prises en compte.

Intervention du Public - Grand Narbonne

Bonsoir. Je suis chargé des grands travaux au Grand Narbonne. Je souhaite rappeler la position du Grand Narbonne et celle des élus : nous considérons le projet comme un formidable outil de développement et d'ancrage du territoire. Il est soutenu depuis longtemps.

Sur les éléments sur lesquels il faut porter des attentes : le Grand Narbonne soutient la ligne, et acte le principe de la mixité, parce qu'il faut que la ligne actuelle soit, effectivement, mieux entretenue, qu'on n'ait pas des coupures liées à des problématiques de la montée des eaux sur lesquelles on se penche avec nos partenaires. Il faut une intégration paysagère et environnementale maximisée dans un territoire sur lequel les espaces naturels sensibles sont forts, au coeur du PNR de la Narbonnaise.

Et concernant la desserte du territoire : il existe un positionnement fort des élus du Grand Narbonne pour la création d'une gare nouvelle à Narbonne-Côte-du-Midi, dans la zone de Montredon-des-Corbières, pour irriguer notre territoire, qui a des atouts en termes de tourisme. Les chambres consulaires soutiennent également le projet. Les acteurs du développement économique du territoire sont derrière le projet.

Animatrice - Estelle Brasseur

Merci d'avoir rappelé la position du Grand Narbonne, partenaire cofinanceur du projet.

Intervention du Public - Habitante de Portel-des-Corbières

Bonjour. Mes parents ont reçu le premier courrier bien avant 2009 : en 1987. Je suis viticultrice. Ma maison et une grosse partie de mes parcelles vont être impactées par le tracé. J'aimerais savoir : selon la modalité choisie, le tracé sera peut-être différent. À quel moment va-t-on savoir ? En agriculture, il faut pouvoir se projeter. C'est déjà compliqué.

J'aimerais savoir où l'on va.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Cette année, on est sur les fonctionnalités : mixte ou pas mixte, nombre de gares et positionnement. Vous avez vu que, mixte ou pas mixte, cela a déjà un impact sur le futur tracé, donc sur les couloirs de passage. La concertation se déroule. Ensuite, le bilan des garants, puis les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, et un comité de pilotage en octobre ou début novembre, où les partenaires cofinanceurs décideront du projet à retenir.

Une fois décidé, une décision ministérielle actera les fonctionnalités en fin d'année. L'année prochaine, nous pourrions consulter sur les tracés. Si on ne prend pas de retard, l'année prochaine, une concertation continue sera menée, pendant laquelle SNCF réseau proposera différentes variantes de tracés, pour que le territoire puisse choisir parmi ces variantes. En 2028, avec les décisions des partenaires et de l'État, on aura un tracé arrêté.

On pourra continuer à l'affiner ensuite. On pourra continuer cette concertation avec vous sur des points sensibles : adapter légèrement le tracé ou les techniques constructives (remblai, viaduc, etc.).

Animation - Estelle Brasseur

Je rappelle qu'il y a deux réunions sur les enjeux agricoles : une avec un zoom sur l'Hérault et l'Aude, et une avec un zoom sur les Pyrénées-Orientales. Je sais que, pour les PO, c'est le 28 mai à Rivesaltes, et à Bages le 2 juin.

Intervention du Public - La Palme - AOC Fitou

Bonsoir. Je suis habitant de La Palme. Je suis viticulteur et président de l'appellation d'origine contrôlée Fitou, la plus ancienne appellation d'origine contrôlée de Languedoc-Roussillon.

Aujourd'hui, je vais vous faire gagner de l'argent. Je vais vous faire gagner du temps. N'étudiez pas le troisième tracé : on ne vous laissera pas passer. Ce tracé est impactant. Faites un tunnel : je serai votre allié. Si vous passez dans le troisième tracé littoral, je serai votre ennemi. S'il faut monter aux armes, on y montera. Je vais loin, parce que c'est la troisième fois qu'on revient sur ce tracé. Je comprends que c'est une histoire d'argent. Les tomates du Maroc passent par le tunnel pour aller se vendre à Rotterdam.

L'AOC Fitou a voté contre, car cela fait un an que j'ai le tracé. Cela fait un an que je rumine. Je vais vous suivre à quelques réunions pour le dire un peu à tout le monde et prêcher la bonne parole. C'est impactant pour tout le monde : villages, agriculture, tout.

Le tunnel nous va très bien. Je serai votre allié si vous choisissez le tunnel. En mixte, forcément : je ne suis pas contre le TGV, je ne suis pas contre le fret. Je suis contre ce tracé littoral, qui impacte trop notre région. La terre de mes ancêtres, que je laisse à mes enfants, je ne vous autorise pas à vous l'approprier.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Tous les scénarios sont à discussion et sont exposés. Il est normal que vous exprimiez votre choix. Je ne sais pas si on gagne du temps, car si l'on va trop vite, les garants de la CNDP nous diront qu'on ne respecte pas les conditions de concertation. Cela fragiliserait le dossier. Il faut prendre le temps de la discussion pour comparer.

Intervention du Public - Portel-des-Corbières

Bonsoir. J'ai regardé, concernant les nouvelles gares, les possibilités d'avoir une ou deux gares. Il y en a une qui me chagrine : la gare de Nissan-lez-Enserune. Cela me fait penser à la gare TGV Picardie, au milieu des champs de betteraves, et à la gare de Lorraine, perdue en pleine campagne.

L'autre projet, avec deux gares (une à Béziers, une à Narbonne) : je ne vois pas trop l'intérêt d'arrêter un TGV à Béziers. Il n'y aura pas le temps de redémarrer : il va s'arrêter à Narbonne. Le gain de temps me paraît très limité.

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Nous avons plusieurs scénarios. On nous a demandé de re-questionner le nombre de gares et leur emplacement. Nous devons re-proposer toutes les solutions techniquement possibles, et celles qui pourraient avoir un intérêt socio-économique et de desserte pour le territoire. Il faut pouvoir les comparer. La solution « zéro gare nouvelle » peut être une économie, mais elle peut aussi être moins intéressante pour le territoire.

Tout ça, c'est éclairé dans le dossier. On a fait des études de trafic qui permettent de savoir, en fonction du nombre de gares et de leur positionnement, quelles incidences et quelles conséquences cette desserte a sur le nombre de voyageurs supplémentaires qui pourraient emprunter les trains sur cette transversale. Donc, tout ça, c'est éclairé dans le dossier.

On se doit de proposer tous les scénarios. Maintenant, le territoire peut choisir. Et quant au scénario de gare nouvelle, on peut se dire que le train qui part de Montpellier va s'arrêter à Béziers, puis s'arrêter à Narbonne, puis s'arrêter à Perpignan. Est-ce qu'on perd du temps ? Aujourd'hui, les TàGV, sont des services librement organisés. On ne contraint pas une entreprise ferroviaire, SNCF Voyageurs, la Renfe, Trenitalia, à s'arrêter dans une gare. Ils s'arrêtent dans une gare s'ils y voient un intérêt commercial.

Et si on a deux gares proches, potentiellement, une entreprise ferroviaire peut se dire : j'ai tant de circulation par jour, j'en arrête la moitié à Narbonne et j'en arrête la moitié à Béziers. Et à ce moment-là, ils ne desserrent pas les deux gares, sauf peut-être à certains horaires de la journée où il jugera intéressant, peut-être, d'aller prendre le potentiel commercial et les clients qu'il y a dans ces gares parce qu'à ces horaires-là, les sillons sont moins chers ou peut-être qu'en toute fin de journée ou en heure creuse, le gain de temps est peut-être moins important pour les clients. Mais c'est l'entreprise qui choisira. Donc ce n'est pas parce qu'il y a deux gares nouvelles que les trains s'arrêteront aux deux et qu'il y aura du temps perdu.

Intervention du Public - Portel-des-Corbières

Bonjour. Je suis adjointe sur la commune de Portel. Je suis le porte-parole des élus. Je rejoins le discours du monsieur de La Palme. Nous serons très vigilants sur le tracé de cette ligne nouvelle. Il faudra que cela n'impacte pas le paysage, la viticulture et le confort des habitants. La variante 2 serait la plus appropriée. Je vous remercie.

Intervention du Public - Roquefort-des-Corbières

Bonsoir. Vous avez montré tout à l'heure les différents tracés, avec des couloirs assez larges. Est-ce que ce serait possible d'avoir un zoom très localement sur Portel, Roquefort, La Palme ?

Stéphane Lubrano - SNCF Réseau

Le zoom est dans le dossier. Vous avez des planches. À l'écran, je ne sais pas si nous en avons. Encore une fois, on est dans des couloirs, pas sur des tracés très précis. Mais vous avez, sur les tables et dans le dossier, des cartes plus détaillées que celles présentées à l'écran.

Garant CNDP - Philippe Quévremont

Peut-être un petit mot d'explication. Le terme « dossier » est employé fréquemment, et à raison. Il existe un dossier papier, qui peut vous être distribué à la sortie. Il existe une synthèse du dossier papier, plus courte. Il y a un site internet. Sur le site internet, les cartes sont zoomables.

Je précise que les garants ont demandé que, pour certaines cartes (les cartes de passage), la définition soit améliorée. On nous dit que cela va être amélioré d'ici quelques jours.

Animatrice - Estelle Brasseur

Nous avons prévu, sur l'un des pôles thématiques sur lesquels on va travailler maintenant, une impression en grand format de ces cartes. Vous allez pouvoir les regarder. Je vérifie qu'on n'a pas d'autres questions en plénière.

Parfait. Merci pour ces échanges. Nous avons répondu à 11 questions. Maintenant, ces sujets sont techniques et complexes. Nous avons souhaité travailler en sous-groupe avec vous, pour approfondir l'analyse et la comparaison des scénarios, et pour recueillir vos retours : points de vigilance, points forts. Nous allons nous baser sur l'AMC, l'analyse multicritère.

Nous souhaitons vous répartir en trois groupes, trois pôles thématiques :

- un groupe sur les critères réseau ferroviaire, infrastructure, circulations ;
- un groupe sur les enjeux environnementaux dans les Corbières ;
- un groupe sur les enjeux environnementaux globaux liés aux circulations ferroviaires.

Vous pourrez travailler sur les trois pôles, car il y aura trois sessions tournantes : une première de 30 minutes, puis une deuxième de 20 minutes, puis une troisième de 15 minutes. À chaque table, il y a une personne de l'équipe d'animation et une personne de l'équipe projet. Vous serez en contact direct avec les expert-es. Vous pourrez poser toutes vos questions. La parole est libre. Je vous demande de vous répartir de manière libre et équitable, en trois groupes d'environ 15.

Les tables sont indiquées :

- Enjeux pour le réseau ferroviaire : avec Hugo et Nathalie.
- Enjeux environnementaux dans les Corbières : avec Anne-Lise et Aurélie.
- Enjeux environnementaux liés aux circulations ferroviaires : avec moi-même et Sébastien.

Répartissez-vous librement, et on travaille en groupe.

Les participants ont été répartis en trois groupes thématiques de travail, dont les échanges n'ont pas fait l'objet d'un enregistrement audio. La restitution de ces travaux est disponible en annexe du présent compte rendu, à travers les grilles de participation complétées par critère. À noter que le groupe « environnement » a, pour sa part, traité l'ensemble des critères au sein d'une seule et même grille.

3 SYNTHÈSE

Animation - Pôle « enjeux environnementaux globaux liés aux circulations » - Estelle Brasseur

Donc, pour notre pôle thématique, nous avons travaillé sur les enjeux environnementaux globaux liés aux circulations : 6 points de synthèse. Premier point de synthèse : il y a eu, globalement, une convergence de vues entre les groupes. La première grande convergence, c'est que les variantes mixtes sont plébiscitées sur l'ensemble de nos critères. Nous avons notamment discuté du bilan carbone, de la pollution accidentelle, de la pollution de l'air et des nuisances acoustiques.

Globalement, la variante tunnel ressort comme préférable, en particulier sur la pollution accidentelle. Je ne rentre pas dans le détail, puisque vous avez fait les autres groupes. Elle est également souvent jugée plus favorable sur le bruit, même si ce critère dépend évidemment de la proximité des habitations.

Sur la qualité de l'air, les deux variantes mixtes sont plutôt à égalité. Dans tous les cas, elles apparaissent nettement plus favorables que la variante « voyageurs », car elles facilitent le report modal et contribuent à diminuer le trafic routier. Le seul critère qui a davantage interrogé le groupe est celui du bilan carbone, sur lequel le tunnel peut sembler un peu moins favorable. Nous avons aussi eu plusieurs propositions pour enrichir la méthode, ce qui est précisément l'objectif de ces ateliers. En particulier, il a été noté que le risque incendie n'était pas réellement traité, et qu'il pourrait être intégré comme critère.

Enfin, plusieurs participant-es ont suggéré d'ajuster les couleurs de notre grille AMC. L'idée a été avancée de produire, à l'issue de la concertation, une grille AMC « après concertation », pour mettre en regard la grille initiale et la grille enrichie par les contributions. Il faudra voir comment le faire, techniquement, pour que ce soit méthodologiquement solide. Par exemple, il a été proposé que, sur la pollution de l'air, les variantes mixtes soient plus « vertes » qu'elles ne le sont aujourd'hui, car elles apportent un bénéfice plus marqué.

Enfin, pour conclure : un point de vigilance important a été rappelé sur le tunnel en milieu karstique. Deux recommandations globales me paraissent également importantes à souligner : favoriser la mutualisation avec d'autres projets, par exemple pour les bassins de rétention et utiliser les déblais de l'ouvrage, notamment ceux du tunnel, pour réaliser des merlons paysagers antibruit.

Co-animation Pôle « fonctionnalités » - Hugo Martin

De mon côté, j'avais une grille entièrement verte : aucun point rouge. Nous travaillions sur les fonctionnalités. Comme dans le pôle environnement, nous avons un plébiscite concernant les variantes mixtes, sur l'ensemble des critères. Dans le détail, il ressort qu'assurer une place au fret est important, et que les variantes mixtes le permettent. Mais cela ne répond pas uniquement à la demande de fret : cela libère aussi de la capacité pour développer d'autres activités, notamment les activités touristiques et les activités voyageurs. La hausse démographique sur le territoire de l'Occitanie a également été rappelée. Ce sont donc des

éléments à prendre en compte, notamment pour les TER régionaux. Quand on parle des variantes mixtes, on ne parle pas uniquement des effets positifs pour le fret, mais aussi des effets indirects sur le tourisme et le développement économique.

Cela fait la transition avec l'autre critère que nous avons : le développement économique. Une importance particulière a été donnée à la coopération franco-espagnole. Ce point est revenu dans plusieurs groupes.

Nous avons également eu un apport intéressant sur la notion de coût, toujours à propos des variantes mixtes.

On parle du coût des variantes mixtes. Un participant soulignait qu'il faudrait parler d'investissement des variantes mixtes, parce qu'on aura derrière de nombreux apports pour le territoire qui seront permis grâce à ces variantes mixtes. Donc, certes, c'est un coût aujourd'hui, qui sera partagé par les partenaires cofinanceurs, mais derrière, ce sont de nombreuses externalités positives qui sont attendues sur le territoire, et donc qui sont importantes à mettre en avant.

Il y avait une proposition de modification sur le développement économique dans la grille AMC : les ronds verts n'étaient pas assez verts, et il faudrait les foncer sur les variantes mixtes, parce que les différences seraient probablement un peu plus marquées que ce qui avait été indiqué ici sur ces variantes.

Et enfin, sur la résilience du réseau et sur les sujets plus globaux : il y avait là aussi un enjeu pour valoriser les variantes mixtes. Un point un peu à part a enfin été mentionné : ne pas minimiser l'impact, en coûts comme en environnement, des raccordements, notamment pour la plaine du Roussillon. Je le signale, même si cela dépassait un peu notre périmètre.

Animation - Estelle Brasseur

Je tiens à préciser - et je vous prends à témoin - que nous avons demandé, dans chaque groupe, si une personne souhaitait être rapporteur. Nous n'avons pas eu de volontaire. Nous nous retrouvons donc, nous trois, l'équipe d'animation, à faire cette restitution, mais nous n'avons pas de volontaire.

Co-animation pôle « environnement pour le massif des Corbières » - Anne-Lise Gibbe

Très rapidement, sur le pilier « environnement » pour le massif des Corbières, il y a eu un consensus : 100 % des participant·es se sont prononcé·es en faveur de la mixité et d'un passage en tunnel, considéré comme le scénario le moins impactant.

Un point de vigilance important a néanmoins été souligné : la ressource en eau en milieu karstique. C'est un sujet qui revient, avec une demande d'approfondissement. Je vous rappelle donc l'atelier dédié à Roquefort, le 3 juin.

Pour aller au-delà de la thématique environnement Corbières, plusieurs participants ont souligné l'importance de ne pas oublier les ports, et notamment Port-la-Nouvelle et les connexions avec les ports.

Animation - Estelle Brasseur

Avant de passer la parole à Philippe Quévremont, est-ce que quelqu'un souhaite ajouter quelque chose ? Je vous remercie pour votre attention. Je laisse maintenant la parole à Philippe Quévremont, qui va clôturer cette réunion.

4 CLOTURE

Garant CNDP - Philippe Quévremont

Un garant, c'est parfois un peu « le poil à gratter ». Je regrette toutefois qu'aucun membre du public n'ait souhaité faire le résumé : l'exercice est complet lorsqu'on y parvient. Mais, comme d'autres ateliers auront lieu ailleurs, nous continuerons à proposer cette possibilité.

Je voudrais simplement revenir sur un point que je soulignais tout à l'heure : l'importance de la documentation. Je n'ai d'ailleurs pas vu de dossier complet ce soir. Ils ont peut-être déjà été emportés. Quoi qu'il en soit, nous sommes au début de la concertation. Vous pouvez continuer à vous exprimer dans les autres réunions, mais aussi par écrit, sur le site internet. Ou si vous représentez une association ou un collectif, vous pouvez déposer un cahier d'acteurs, c'est-à-dire présenter votre point de vue sous une forme argumentée et normalisée.

N'hésitez pas à vous documenter, à comparer les éléments, et à approfondir les sujets évoqués, notamment ceux qui concernent l'agriculture et, plus spécifiquement, la viticulture. Je précise également que des fiches sur l'agriculture ont été ajoutées au dossier sur le site internet, à la demande de la Commission nationale du débat public.

Donc, documentez-vous, faites-vous votre avis, et au plaisir de vous revoir et de vous entendre sur ces sujets.

Animation - Estelle Brasseur

Merci à vous et merci à toutes et tous pour votre attention et vos contributions. Bonne soirée.

(Horodatage : fin de la réunion à 20h35)

5 ANNEXE

Thème : Fonctionnalités - Critère : Report modal

PROJET DE REFERENCE VOYAGEURS	VARIANTES MIXTES
<p>Avantages / Opportunités :</p> <p>Inconvénients / Risques :</p> <p>« Si choix du projet de référence, que fait-on des camions sur une autoroute A9 déjà saturée ? » « Faudra-t-il se poser la question de la construction d'une autre autoroute dans quelques années alors que ces circulations pourraient basculer sur le train ? »</p>	<p>Avantages / Opportunités :</p> <p>Permet une nette augmentation du nombre de sillons fret</p> <p>4 zones ferroviaires en France sont saturées dont le secteur Aude Hérault : les variantes mixtes offrent une solution</p> <p>Si le fret n'est pas en limite de capacité, les variantes mixtes permettent de libérer la place sur la ligne existante pour les autres activités du territoire et de répondre à la hausse démographique (41 000 personnes supplémentaires dans la Région)</p> <p>Inconvénients / Risques :</p>

<p>Points de vigilance partagés :</p> <p><i>Quels sont les points qui méritent une attention particulière, quel que soit le scénario choisi ?</i></p> <p>Le scénario AMS est vu comme « idyllique », « dur à croire » ayant pour conséquence une nécessité d'anticiper une hausse des besoins en fret ferroviaires</p>	
<p>Recommandations pour atténuer les impacts négatifs</p>	<p>Recommandations pour maximiser les impacts positifs</p> <p>Une fois la solution fret créée et fiable, il faudra se poser la question de prendre des mesures coercitives pour obliger les transporteurs à faire le choix du fret ferroviaire.</p> <p>Ces mesures peuvent se prendre uniquement si l'offre est proposée donc via les variantes mixtes.</p>

SYNTHÈSE ET AVIS

Le groupe a-t-il une préférence pour un scénario sur ce critère ?

Les groupes se prononcent en faveur de la variante mixte tunnel sous les Corbières.

Thème : Fonctionnalités - Critère : Résilience et capacité à long terme

PROJET DE REFERENCE VOYAGEURS	VARIANTES MIXTES
<p>Avantages / Opportunités :</p> <p>Inconvénients / Risques : Impossibilité des circulations fret Un raccordement supplémentaire</p>	<p>Avantages / Opportunités : Permet d'assurer une continuité des circulations fret sur le corridor méditerranéen Permet une amélioration de service pour la ligne classique également Offre une fiabilité des sillons Ouvre la voie à une plus grande part de financement de l'Europe</p> <p>Inconvénients / Risques : Coût plus important</p>

<p>Points de vigilance partagés : <i>Quels sont les points qui méritent une attention particulière, quel que soit le scénario choisi ?</i></p> <p>Le raccordement nécessaire pour le projet de référence est perçu comme très impactant dans la plaine du Roussillon. Les travaux futurs de la ligne existante ne doivent pas mettre à l'arrêt les circulations fret</p>	
<p>Recommandations pour atténuer les impacts négatifs</p>	<p>Recommandations pour maximiser les impacts positifs Le coût plus important des variantes mixtes doit être vu comme un investissement qui offre un apport intéressant pour le territoire et plus largement pour l'Europe. Coopération franco-espagnole à renforcer</p>

SYNTHÈSE ET AVIS

Le groupe a-t-il une préférence pour un scénario sur ce critère ?

Les groupes se prononcent en faveur de la variante mixte tunnel sous les Corbières.

